

## CHAPITRE 2. PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

### 2.1 Situation géographique

Le territoire de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu est situé dans la plaine du Saint-Laurent sur des sols à topographie généralement plane et homogène, avec un potentiel agricole élevé. Elle fait partie d'un secteur qui constitue la force agricole par excellence de la Montérégie. La plaine comporte différents niveaux de terrasses dont les rebords (coteaux) suivent l'axe d'écoulement du Richelieu. Au sommet de ces terrasses se retrouvent des massifs boisés qui encadrent les limites nord-est et nord-ouest du territoire de la MRC.

La M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu est entourée au nord par la MRC du Bas-Richelieu, à l'est par les MRC des Maskoutains et de Rouville, au sud par la MRC du Haut-Richelieu et enfin à l'ouest par la MRC de Marguerite-D'Youville et la ville de Longueuil. La carte régionale, plan 1, représente bien la localisation de la MRC.

La rivière Richelieu, un des principaux tributaires du fleuve Saint-Laurent, traverse du sud au nord, plus ou moins dans sa partie centrale, l'ensemble du territoire sur une distance d'environ soixante-trois (63) kilomètres. À la rivière Richelieu, où près de 40 % des berges sont conservées à l'état naturel, se greffent deux (2) collines montérégiennes qui contribuent à donner à la région un potentiel touristique plus que respectable. Les montagnes de Saint-Hilaire et de Rougemont, situées toutes deux à l'est de la rivière, sont deux (2) points de repère majeurs qui dominent le territoire de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu. La montagne de Saint-Hilaire, reconnue patrimoine mondial par l'UNESCO, est la plus haute des Montérégiennes avec ses quelque quatre cent dix (410) mètres d'altitude.

De façon globale, le contexte macrorégional se distingue du fait que la MRC se retrouve à la frontière de la zone d'attraction de la Métropole et du vaste territoire à potentiel agricole élevé que constitue le « jardin du Québec ».

Sur notre territoire, le sentiment d'appartenance se manifeste d'abord à partir de considérations d'ordre physique, plutôt qu'économique. En effet, alors que les liens économiques de base sont d'orientation est-ouest (autoroutes 10 et 20, routes 112 et 116), soit vers Montréal, le découpage territorial présente une orientation nord-sud, en fonction de la rivière Richelieu. Dans le secteur nord (plan 1) de la MRC, on retrouve les municipalités de Saint-Antoine-sur-Richelieu, de Saint-Charles-sur-Richelieu, de Saint-Denis-sur-Richelieu et de Saint-Marc-sur-Richelieu ayant une vocation essentiellement agricole (94 % du territoire) avec quatre (4) noyaux urbains, de type villageois, répartis de façon symétrique de part et d'autre de la rivière Richelieu. Ce qui empêche toute communication terrestre, dans des délais acceptables, entre les services de sécurité incendie des municipalités situées dans le secteur nord.

Les accès les plus rapprochés se situent à Beloeil et à Mont-Saint-Hilaire du côté sud ainsi qu'à Sorel-Tracy du côté nord. Par exemple, un véhicule d'urgence de la municipalité de Saint-Antoine-sur-Richelieu doit faire un détour de plus de quarante-six (46) kilomètres de route afin de pouvoir se rendre à Saint-Denis-sur-Richelieu. Ce qui représente un délai d'au moins quarante-six (46) minutes de caserne à caserne.

Le secteur Centre, renfermant environ 75 % de la population, est réparti en deux (2) grands ensembles dont l'un est accolé aux limites est de la MRC, près de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville, et l'autre se situe aux abords des rives de la rivière Richelieu près du mont Saint-Hilaire. Ces ensembles sont fortement orientés vers Montréal par les axes de la route 116 et de l'autoroute 20. C'est dans ces secteurs que s'articulent les principales activités industrielles et commerciales. Aux niveaux récréotouristique et culturel (montagnes, rivière, patrimoine), le cœur de la MRC offre des potentiels multiples et variés. Enfin, dans le secteur sud, on retrouve également une agglomération urbaine d'importance qui connaît un développement comparable à celui du secteur central.

Les municipalités, situées dans la partie sud, sont fortement influencées par la grande région de Montréal. La présence du Canal de Chambly de même que de nombreux bâtiments historiques, dont le Fort de Chambly et l'arrondissement historique de Carignan, confèrent à ce secteur un grand potentiel récréotouristique.

La M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu est située au :

255, boul. Laurier, bureau 100  
McMasterville (Québec) J3G 0B7  
Téléphone : 450 464-0339  
Télécopieur : 450 464-3827  
Courriel : [info@mrcvr.ca](mailto:info@mrcvr.ca)  
Site Internet : <http://www.mrcvr.ca>

Est composée des municipalités suivantes :

Beloil (57040)  
Carignan (57010) N'adhérant pas au présent Schéma  
Chambly (57005) N'adhérant pas au présent Schéma  
McMasterville (57025)  
Mont-Saint-Hilaire (57035)  
Otterburn Park (57030)  
Saint-Antoine-sur-Richelieu (57075)  
Saint-Basile-le-Grand (57020)  
Saint-Charles-sur-Richelieu (57057)  
Saint-Denis-sur-Richelieu (57068)  
Saint-Jean-Baptiste (57033)  
Saint-Marc-sur-Richelieu (57050)  
Saint-Mathieu-de-Beloil (57045)

La situation géographique des municipalités faisant partie de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu est démontrée au plan 1.

## 2.2 Démographie

De 1991 à 2006, la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu a connu une forte augmentation de sa population. Cette augmentation n'est cependant pas comparable à celle connue durant les décennies précédentes. Cette nouvelle population s'est localisée selon les tendances antérieures, c'est-à-dire surtout dans les municipalités des secteurs centre et sud (voir tableau 1).

**Tableau 1 : Évolution de la population de 2010 à 2015**

MUNICIPALITÉS	2010**		2011*		2012**		2013**		2014**		2015**		Variation 2010-2015
	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%	
Beloeil	20 148	18 %	20 783	18 %	20 636	18 %	21 330	18 %	21 682	18 %	21 921	18 %	9 %
*Carignan	8 160	7 %	7 966	7 %	8 112	7 %	8 154	7 %	8 356	7 %	8 649	7 %	6 %
*Chambly	24 499	21 %	25 571	22 %	25 546	22 %	26 922	23 %	27 766	23 %	27 985	23 %	14 %
McMasterville	5 648	5 %	5 615	5 %	5 563	5 %	5 676	5 %	5 746	5 %	5 657	5 %	0 %
Mont-Saint-Hilaire	17 209	15 %	18 200	16 %	17 543	15 %	18 582	16 %	18 818	15 %	18 877	15 %	10 %
Otterburn Park	8 643	8 %	8 450	7 %	8 513	7 %	8 463	7 %	8 470	7 %	8 485	7 %	-2 %
St-Antoine-sur-Richelieu	1 684	1 %	1 659	1 %	1 688	1 %	1 694	1 %	1 719	1 %	1 690	1 %	0 %
St-Basile-le-Grand	16 561	14 %	16 736	14 %	16 654	14 %	16 868	14 %	17 065	14 %	17 032	14 %	3 %
St-Charles-sur-Richelieu <sup>3</sup>	1 737	2 %	1 643	1 %	1 695	1 %	1 637	1 %	1 677	1 %	1 643	1 %	-5 %
St-Denis-sur-Richelieu <sup>5</sup>	2 337	2 %	2 285	2 %	2 291	2 %	2 301	2 %	2 343	2 %	2 311	2 %	-1 %
St-Jean-Baptiste <sup>7</sup>	3 122	3 %	3 191	3 %	3 111	3 %	3 211	3 %	3 254	3 %	3 232	3 %	4 %
St-Marc-sur-Richelieu	1 962	2 %	2 050	2 %	2 014	2 %	2 093	2 %	2 141	2 %	2 164	2 %	10 %
St-Mathieu-de-Beloeil	2 526	2 %	2 624	2 %	2 542	2 %	2 642	2 %	2 688	2 %	2 681	2 %	6 %
<b>Total MRC</b>	<b>114 236</b>	<b>100 %</b>	<b>116 773</b>	<b>100 %</b>	<b>115 908</b>	<b>100 %</b>	<b>119 573</b>	<b>100 %</b>	<b>121 725</b>	<b>100 %</b>	<b>122 327</b>	<b>100 %</b>	<b>7 %</b>

Source : Recensement de Statistique Canada 1981, 1991 et 2001. Il est à noter que la municipalité de Saint-Jean-Baptiste s'est jointe à la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu en novembre 1998. Les chiffres indiquant le total de la MRC incorporent la municipalité de Saint-Jean-Baptiste, nonobstant que les périodes de compilations statistiques soient antérieures à son intégration au sein de la MRC

\* Chambly et Carignan n'adhèrent pas au présent Schéma de couverture de risques.

Le taux d'activité de la population demeure élevé et s'est particulièrement accentué chez les femmes. Le taux de chômage, pour sa part, tend beaucoup plus à se rapprocher de la moyenne nationale.

La MRC continue d'être beaucoup plus un fournisseur de main-d'œuvre que d'emplois. En effet, en 2001, selon le recensement de Statistique Canada, près de deux (2) personnes sur trois (3) occupaient un emploi à l'extérieur de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu.

**Tableau 2**  
**Recensement de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu**

Superficie en terre ferme (2013)	588 km <sup>2</sup>
Densité de population (2014)	207,1 hab./km <sup>2</sup>
Population totale (2014)	<b>121 759 hab.</b>
0-14 ans	22 443 hab.
15-24 ans	14 354 hab.
25-44 ans	32 999 hab.
45-64 ans	34 638 hab.
65 ans et plus	17 325 hab.
Solde migratoire interrégional (2013-2014)	333 hab.
Perspectives démographiques (variation de la population 2036/2011)	25,6 %
Travailleurs de 25-64 ans (2013)	55 580
Taux de travailleurs de 25-64 ans (2013)	83,1 %
Revenu d'emploi médian des travailleurs de 25-64 ans (2013)	49 825 \$
Taux de faible revenu des familles (2011)	3,5 %
Revenu personnel disponible par habitant (2013)	32 352 \$
Valeur totale des permis de bâtir (2014)	219 692 k\$
Valeur foncière moyenne des maisons unifamiliales (2015)	318 839 \$

<sup>1</sup>Donnée se rapportant à la division de recensement La Vallée-du-Richelieu  
Réf. : Institut de la statistique du Québec

### Impacts sur la planification en sécurité incendie

Les données sur la capacité financière et humaine du milieu et l'étendue du territoire à couvrir auront une incidence importante sur la présente planification en sécurité incendie. Étant donné le déplacement journalier des citoyens de la MRC pour le travail vers les grands centres, comme Montréal, il devient de plus en plus difficile pour les services de sécurité incendie de recruter un nombre suffisant de personnes de manière à assurer une présence minimum d'un certain nombre de pompiers sur le lieu d'une intervention, particulièrement le jour en semaine. Par conséquent, il sera donc essentiel que le Schéma puisse prévoir, à l'alerte initiale, le déploiement des ressources à partir de plus d'une caserne de manière à assurer un nombre de pompiers minimum en tout temps. Aussi, le développement résidentiel sur le territoire a connu une augmentation particulière, soit entre les années 2010 et 2015, plus de 20 000 citoyens ont choisi la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu comme lieu de résidence.

Cette croissance a pour effet d'augmenter le flot de circulation sur les différents axes routiers, ce qui occasionne une forte densité lors de périodes de pointe. Cette augmentation de densité occasionne également des délais supplémentaires afin de mobiliser les ressources humaines (pompiers) lors d'appels d'urgence, car tous les pompiers sur le territoire sont des employés à statut temps partiel.

## 2.3 Socio-économique

Le Conseil de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu regroupe les maires de chacune des treize (13) municipalités qui la composent. Les membres du Conseil doivent élire un préfet et nommer un préfet suppléant, parmi l'ensemble des maires siégeant au Conseil, pour un mandat de deux (2) ans. Le préfet est le chef du Conseil et préside les séances. Par ailleurs, le préfet suppléant peut remplir les fonctions du préfet en son absence.

Au même titre que la municipalité locale, les séances du Conseil de la MRC sont publiques. Elles se tiennent mensuellement le troisième jeudi de chaque mois, à l'exception de la séance réservée à l'adoption du budget qui se tient le quatrième mercredi du mois de novembre. Les décisions du Conseil de la MRC se prennent par vote à double majorité, soit à la majorité des voix des membres présents conjuguée à la majorité de la population qu'ils représentent.

La MRC est financée par les quotes-parts municipales et par une subvention au fonctionnement du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, attribuée dans le cadre de ses activités afférentes à l'aménagement du territoire.

**Tableau 2.1**  
**Revenu personnel par habitant, 2006-2010**

	2006	2007	2008	2009	2010	Variation 2006-2010
Revenu personnel par habitant	36 401 \$	38 884 \$	40 062 \$	40 145 \$	41 627 \$	14 %
Revenu personnel disponible par habitant	26 841 \$	28 779 \$	29 829 \$	30 141 \$	31 400 \$	17 %
Revenu d'emploi par habitant	28 130 \$	29 754 \$	30 828 \$	31 130 \$	32 237 \$	15 %
Revenu de placement par habitant	4 284 \$	4 995 \$	4 873 \$	4 360 \$	4 614 \$	8 %

Source(s) : Institut de la statistique du Québec (ISQ), Statistique Canada (SC), Division des comptes des revenus et dépenses, Comptes économiques provinciaux.

Compilation(s) : Institut de la statistique du Québec (ISQ).

### 2.3.1 La fonction résidentielle

La fonction résidentielle constitue la vocation dominante de la MRC, tant sur le plan de la valeur foncière que sur le plan des investissements de la part des municipalités. Cette prédominance s'est significativement estompée depuis le début des années 1990 avec un ralentissement marqué du développement domiciliaire. Les municipalités de Beloeil, de Carignan, de Chambly, de McMasterville, de Mont-Saint-Hilaire, d'Otterburn Park et de Saint-Basile-le-Grand demeurent les lieux majeurs d'attraction pour le développement domiciliaire.

### 2.3.2 La fonction commerciale et de services

La majorité des emplois existants dans la MRC se concentre dans les secteurs commerciaux et de services. Ces secteurs occupent une place importante dans l'économie de la MRC et confirment la dynamique de la région et sa relation avec la Métropole. La majorité des activités commerciales continue de se localiser en fonction des axes routiers régionaux. Elle se retrouve aux abords de la route 116, à Saint-Basile-le-Grand, à Beloeil et à Mont-Saint-Hilaire, ainsi qu'aux abords de la route 112, à Chambly.

### 2.3.3 La fonction industrielle

La fonction industrielle de la MRC se greffe essentiellement aux axes autoroutiers qui traversent le territoire. La présence de ces axes, conjuguée à l'important bassin de population de la région métropolitaine, confère un certain attrait à la MRC, tant pour les nouvelles entreprises que pour celles qui se relocalisent.

La MRC a connu une forte augmentation de l'occupation du sol à des fins industrielles au cours des dix (10) dernières années. Cette augmentation se situe cependant dans la moyenne relative lorsqu'elle est comparée avec l'ensemble de la région métropolitaine. Selon cette croissance prévisible au niveau industriel, les nouveaux espaces, résultant de la révision de la zone agricole permanente en 1992, devraient être suffisants pour assurer un épanouissement industriel normal dans une perspective à court et à moyen terme, soit de dix (10) à quinze (15) ans.

#### 2.3.4 La fonction agricole

Le territoire de la MRC se situe sur la partie du Québec qui représente 10 % des terres les plus fertiles. L'agriculture a toujours occupé une part importante de l'économie motrice dans la MRC. Actuellement, environ 80 % du territoire est protégé pour des fins agricoles par le gouvernement du Québec.

À la suite de la révision de la zone agricole permanente en 1992, la superficie du territoire protégé pour des fins agricoles a diminué. Toutefois, les superficies cultivées se sont maintenues malgré cette révision.

Le nombre d'emplois reliés au secteur agricole dans la MRC est demeuré stable. Toutefois, le nombre d'entreprises agricoles a significativement diminué. Cela se traduit nécessairement par des entreprises dont la taille est de plus en plus grande.

Le profil des entreprises agricoles a significativement changé. Les fermes d'élevage cèdent le pas aux grandes cultures céréalières. Les productions laitières, autrefois omniprésentes sur le territoire, sont de plus en plus rares.

#### **Impacts sur la planification en sécurité incendie**

**Les bâtiments répertoriés au secteur d'activités de l'agriculture sont considérés comme des risques élevés sur le territoire. Souvent éloignés des casernes de pompier par leur situation en périmètre rural, la force de frappe est difficile à atteindre dans les délais prescrits aux Orientations ministérielles. Dans ces cas, les services d'incendie rencontrent des problèmes additionnels, soit l'approvisionnement en eau, la disponibilité de pompiers supplémentaires pour le transport de l'eau et l'accessibilité à d'autres camions-citernes dans des délais pouvant atteindre vingt (20) minutes et même jusqu'à trente (30) minutes.**

#### 2.3.5 La récréotouristique

La région présente un important potentiel récréotouristique à plusieurs niveaux. Des orientations ont été retenues quant au créneau à exploiter. De plus, la forte identité résidentielle de la MRC rend délicate une exploitation harmonieuse de ces divers potentiels.

#### 2.3.6 Les transports

##### **Le réseau routier**

Le réseau routier (plan 1) est l'un des principaux éléments ayant contribué à favoriser le développement de la région. Adéquatement structuré, il permet des interrelations efficaces. Les axes routiers suprarégionaux (autoroutes 10, 20 et 35), d'orientations est/ouest et sud, favorisent les liens avec la région métropolitaine et permettent des déplacements vers les États-Unis. Les principaux axes régionaux pour leur part (routes 112 et 116) sont d'orientations est/ouest et jouent un rôle capital dans les besoins de déplacements quotidiens de la population régionale.

L'automobile demeure le mode de transport privilégié pour les déplacements de toute nature. Le degré de dépendance par rapport à ce mode continue d'ailleurs d'augmenter, l'évolution du taux de motorisation des ménages de la MRC en témoigne.

Bien que conservant essentiellement leur rôle, les routes du réseau supérieur (autoroutes 10, 20 et routes 112, 116) semblent répondre aux besoins relativement à la capacité d'y circuler. Le nombre important d'accès et de sorties sur ces dernières permet une fluidité constante. La traversée de la rivière Richelieu dans le secteur nord de la MRC demeure plus complexe. La problématique s'est amplifiée en période hivernale depuis que les obligations des municipalités, face au maintien des ponts de glace, ont été modifiées.

Il est difficilement envisageable de créer des modes de partenariat de ressources entre les services d'incendie des municipalités de Saint-Antoine-sur-Richelieu et de Saint-Denis-sur-Richelieu situées de chaque côté de la rivière Richelieu. Il en est de même pour les municipalités de Saint-Marc-sur-Richelieu et de Saint-Charles-sur-Richelieu (plan 1). C'est de la mi-avril jusqu'à la mi-décembre de chaque année qu'entre en opération le bac reliant les rives de Saint-Marc-sur-Richelieu et de Saint-Charles-sur-Richelieu et un deuxième bac reliant les rives de Saint-Antoine-sur-Richelieu et de Saint-Denis-sur-Richelieu. Le temps de la traversée est d'environ quinze (15) minutes dans la période allant de 6 heures à 24 heures. En période hivernale, entre les mois de décembre et de mars de chaque année, seul un pont de glace reliant Saint-Antoine-sur-Richelieu et Saint-Denis-sur-Richelieu est accessible, mais aux automobiles seulement et conditionnellement à la température. Durant les périodes de gel et de dégel, l'accessibilité entre les municipalités d'une rive à l'autre est impossible en fin d'année et au printemps à moins d'utiliser le viaduc de l'autoroute 20 situé entre Beloeil et Mont-Saint-Hilaire, ce qui représente un détour de quelque quarante-six (46) kilomètres entre Saint-Antoine-sur-Richelieu et Saint-Denis-sur-Richelieu. Ceci dû au fait que le traversier cesse ses opérations du 15 décembre au 15 avril et que la température ne permet pas toujours d'utiliser le pont de glace qui est d'ailleurs accessible qu'aux automobiles, des portes d'entrée sont même installées de chaque côté limitant l'accès aux véhicules de plus de 2.1 mètres.

### **Le transport collectif**

Le territoire de la MRC est desservi par trois (3) organismes municipaux ou intermunicipaux de transport.

Une (1) ligne de train de banlieue, comportant trois (3) gares sur le territoire de la MRC, a été mise en place afin de desservir la population de la région et cette ligne de transport suit l'axe de la route 116 à partir de Mont-Saint-Hilaire. D'autres développements sont également à venir à court terme. Ces services sont orientés vers l'extérieur de la MRC, principalement vers Montréal, dans un axe est/ouest, c'est-à-dire le long des routes 112 et 116.

Un service d'autobus (Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu, CITVR), reliant les municipalités entre Saint-Hyacinthe et Montréal, assure le transport journalier de la population intéressée. Les services de transport en commun d'autobus utilisent principalement le même réseau routier.

Un service de transport adapté pour les besoins des personnes handicapées est également disponible. Cependant, seules les personnes handicapées dont l'incapacité compromet grandement leur mobilité peuvent y être admises.



Le nombre d'utilisateurs du transport en commun est en hausse, ce qui aide grandement à diminuer l'achalandage et permet une fluidité sur le réseau routier. À l'exception des heures de pointe en semaine, où il y a beaucoup d'achalandage.

### **Le réseau de camionnage**

Le ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) a réalisé un réseau de camionnage à l'échelle nationale. Ce réseau se traduit sur les axes supérieurs de circulation de la MRC. Un exercice comparable a été réalisé dans les municipalités pour le réseau routier dont elles ont la responsabilité.

Les principales destinations pour le camionnage dans la MRC sont bien situées par rapport au réseau, près de l'autoroute 10 et de l'autoroute 20. Les zones industrielles sont généralement adjacentes aux autoroutes, constituant les axes de déplacement les moins contraignants pour le camionnage.

L'ouverture de deux (2) stations de pesée en période de dégel amène les véhicules lourds à emprunter les routes interdites ou restreintes à la circulation lourde. En milieu rural, certains secteurs sont isolés et mal identifiés ce qui ajoute à la complexité de se rendre rapidement à ces endroits où l'on retrouve des cabanes à sucre. La période hivernale peut créer certains problèmes de déplacement sur les routes secondaires en milieu rural. Cependant, comme les bâtiments sont souvent espacés les uns des autres (à l'extérieur du périmètre urbain), le risque de propagation est faible à moins qu'il ne se propage par la forêt qui est souvent présente autour de certains de ces secteurs.

#### **Impacts sur la planification en sécurité incendie**

**Bien que les routes soient assez bien déneigées en hiver, il se peut, lors d'une tempête de neige ou lors d'un accident routier, que les véhicules d'urgence puissent avoir de la difficulté à se déplacer sur certaines parties du territoire en milieu rural. Cette situation pourrait donc avoir un impact sur le temps de déplacement des véhicules d'intervention et le temps de réponse des pompiers.**

### **Le transport ferroviaire**

On retrouve une (1) ligne de chemin de fer importante (axe est/ouest) sur le territoire de la MRC, exploitée par la compagnie VIA Rail. De taille nationale, elle est constituée de deux (2) voies servant au transport de personnes et au transport de marchandises, entre autres des convois de matières dangereuses, plus précisément des produits pétroliers, soit l'Ultra Train de la compagnie Ultramar. Cette ligne de chemin de fer traverse les municipalités de Beloeil, de McMasterville, de Mont-Saint-Hilaire, d'Otterburn Park et de Saint-Basile-le-Grand.

À la suite de l'accident connu en décembre 1999 à Mont-Saint-Hilaire, il a été convenu d'ajouter ce type d'accident dans la catégorie des autres risques. Certaines municipalités ont quand même fait des représentations à différents niveaux pour faire abaisser la vitesse du convoi dans les milieux urbains. Cette première démontre bien la volonté du milieu de réviser dans le futur un plan de déploiement et d'intervention pour toutes les municipalités touchées.

Les voies ferrées qui traversent la MRC sont généralement adjacentes et suivent un parcours qui correspond à ceux des routes 112 et 116.

#### **Impacts sur la planification en sécurité incendie**

**Les municipalités visées par le passage de la voie ferrée s'entendent pour établir des méthodes de mobilisation plus raffinées. Les municipalités sont donc invitées à s'attarder sur le sujet de la voie ferrée lors du développement des actions à prendre pour faire face à l'objectif # 5, soit l'analyse des autres risques.**

#### **Le transport aérien**

À l'intérieur de la MRC, seul l'aéroport de Saint-Mathieu-de-Beloeil présente des infrastructures et une structure administrative adéquates. Cet aéroport **de type régional** est positionné près de l'autoroute 20 et on y retrouve des hangars d'aéronef, une école de pilotage et un commerce d'entretien. Il est à noter que la piste appartient à la municipalité de Saint-Mathieu-de-Beloeil, mais les bâtiments et les terrains adjacents sont de propriété privée.

Compte tenu de la population de la MRC et de la proximité d'aéroports d'importance comparable ou supérieure dans les MRC contiguës (Les Maskoutains et Haut-Richelieu) et dans la ville de Longueuil, l'aéroport de Saint-Mathieu-de-Beloeil est le seul reconnu dans la MRC

Des mesures particulières sont prévues par le service de sécurité incendie de la municipalité de McMasterville qui protège ce territoire.